

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Stockholm 2025-10-16

Ref LI2025/01130

Remissyttrande avseende SOU 2025:67 Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivar- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretag har getts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat betänkande. Vi kommer i vårt svar att fokusera främst på det kommersiella bussperspektivet, såväl linje- som beställningstrafik. För den upphandlade linjetrafiken med buss hänvisas till andra remissinstanser.

Generella synpunkter

Det är i grunden positivt att frågan om hur Arlanda flygplats roll som Sveriges internationella huvudflygplats ska stärkas har utretts på ett systematiskt sätt, särskilt med fokus på transporter till och från flygplatsen. Betänkandet innehåller många intressanta förslag på åtgärder som realistiskt skulle kunna bidra till att Arlanda flygplats blir mer konkurrenskraftig.

Sveriges Bussföretag har noterat att utredningen lägger stor vikt vid järnvägsförbindelsernas betydelse. Vi vill inleda med att lyfta busstrafikens stora flexibilitet, kostnadseffektivitet och skalbarhet med korta ledtider i jämförelse med spårtrafiken och att busstrafiken redan idag servar stora delar av Sverige med direktförbindelser till och från Arlanda flygplats. Det är också tydligt att kostnaderna för föreslagna åtgärder i järnvägssystemet är mångdubbelt större än motsvarande för vägtrafiken.

Vi ställer oss bakom förslaget om att Swedavia bör verka för att aktörerna vid Arlanda flygplats ska kunna ställa sig bakom en gemensam vision och målbild för flygplatsens utveckling. Ett naturligt nästa steg bör dock vara att omsätta dessa i en konkret utvecklingsplan. Från bussbranschens sida ser vi att en ökad samverkan med de aktörer som är berörda av ett sådant arbete är önskvärt och att samverkan bör ske i partnerskap snarare än ensidigt.



Synpunkter på de ingående delarna i förslaget

Busstrafik till och från Arlanda flygplats

Sveriges Bussföretag håller inte med om analysen kring att busstrafik främst ska ses som en lösning för de tvärgående kollekttrafikstråken och att resande till/från centrala Stockholm i första hand bör nyttja järnvägsförbindelserna. Busstrafiken kommer enligt vår uppfattning även i fortsättningen vara central för att tillgodose Arlandas tillgänglighet från växande områden i storstadsregionens utkanter, där spårbunden trafik ofta saknas. Samtidigt är starka och pålitliga förbindelser från Stockholms innerstad minst lika avgörande. I det sammanhanget spelar den kommersiella direkttrafiken mellan Cityterminalen och Arlanda en viktig roll. Det är en väl inarbetad och högfrekvent linje som dagligen transporterar tusentals resenärer till och från flygplatsen, med hög kapacitet, plats för bagage och en prismodell som är tillgänglig för breda resenärsgupper. Det är inte en stödstruktur till annan trafik, utan en viktig pusselbit i det kollektiva utbudet till och från Arlanda flygplats.

De flesta flygresenärer är inte arbetspendlare. Många reser med skrymmande bagage, barnvagn eller i grupp och har behov av komfort, tillgänglighet och tillförlitlighet. Pendeltåg i rusningstid med ståplats och trängsel för dessa grupper anser vi inte är ett fullvärdigt alternativ. Här erbjuder bussen ett mer ändamålsenligt, stabilt och uppskattat resealternativ.

Bussen fyller en viktig funktion redan idag då den har flera upptagningsområden mellan Stockholm City och Arlanda som inte tåget når. Det finns goda skäl att skapa förutsättningar för snabbgående busstrafik även i denna relation, inte minst för redundansen i trafiksystemet. Redundans som buss erbjuder är inte bara "bra att ha ifall tåg inte fungerar", utan det är kritisk infrastruktur ur ett säkerhets- och robusthetsperspektiv. Att stärka busstrafikens infrastruktur är därför en investering i hela systemets robusthet.

De senaste åren har det blivit tydligt att när järnvägstrafiken utsätts för större trafikstörningar behöver det finnas andra trafikslag att välja på utöver taxi och egen bil. Erfarenheter från dessa trafikstörningar visar tydligt att bussens flexibilitet varit avgörande för att upprätthålla tillgängligheten till Arlanda. När tågtrafiken har stått still har busstrafiken snabbt kunnat skalas upp och därigenom säkerställt att resenärer fortsatt har haft möjlighet att nå flygplatsen.

Bussangöringen på Arlanda måste fungera

En av de mest avgörande frågorna vad gäller busstrafikens attraktivitet som trafikslag för att ta sig till och från Arlanda är angöringsmöjligheterna på plats. Vi delar utredningens analys att det är brådskande att få till en slutlig lösning för angöringsfunktionen och att om möjligt tidigarelägga denna i Swedavias utvecklingsplan. Vi vill också skicka med att om flygplatsen ska växa, så behöver också angöringskapaciteten dimensioneras utifrån att det ska finnas utrymme för det. Sedan fem år får busstrafiken inte angöra vid terminal 5 vilket skapat stora problem, dels utifrån kapacitet (bussangöringen räcker inte till, antalet hållplatslägen är för få med nuvarande lösning), dels utifrån attraktivitet (det är långt att gå från busshållplatserna till terminal 5). Detta faktum försvårar resan, särskilt för äldre, barnfamiljer och personer med funktionsnedsättning. Den nuvarande placeringen av busshållplatserna signalerar att busstrafiken inte är en prioriterad del av flygplatsens tillgänglighetssystem och med nuvarande tidsplan kommer den, som den kallades när den infördes, så kallade tillfälliga lokaliseringen av busstrafiken att ha varat i mellan tretton och tjugo år innan en ny lösning finns på plats. Det är helt oacceptabelt.

Vi ställer oss positiva till förslaget om att bussar som hämtar vid Arlanda flygplats ska vara utrustade med alkoholås. I praktiken är det redan så idag.

Busstrafik i tvärgående stråk

Förslaget om ett förstärkt expressbusskoncept i tvärstråkslinjer med högre komfort är intressant. Vi anser dock att frågan om driftsform inte berörs i utredningen utan det föreslås att SL ska upphandla dessa. Vi vill lyfta frågan om huruvida denna trafik ska bedrivas i upphandlad regi, kommersiell regi eller som en kombination av dessa. Att upprätta dessa förbindelser förutsätter inte att de upphandlas (och därmed subventioneras) utan skulle också kunna ske med olika typer av koncessionsavtal eller att berörda regioner skulle köpa platser i kommersiell trafik under en fas då trafiken byggs upp. Lämpliga pilotprojekt för sådan samverkan skulle kunna vara Nacka-Arlanda eller Åkersberga-Arlanda.

Satsningar på väginfrastrukturen

Sveriges Bussföretag är positiva till de åtgärder som föreslås vad gäller satsningar på väginfrastrukturen. Det är centralt att vägnätet bibehåller en god kvalitet och kapacitet men också att det görs investeringar. Vi är positiva till förslagen om införandet av dynamiska kollektivtrafikkörfält i samband med breddning av E4 och ser att dessa åtgärder är mycket angelägna att genomföra så snart som möjligt.

Rast- och uppställningsplatser i Arlanda flygplats omland

Det är positivt att denna aspekt av yrkestrafiken uppmärksammas i sammanhanget även om det är under rubriken godstrafik. Det är dock viktigt att inte glömma att det finns behov för detta även för busstrafiken. I dagsläget finns en så kallad "bussremote" på Arlanda flygplats där bussar kan ta lagstadgade raster och invänta körningar exempelvis vid flygförseningar. Genom åren har dock Swedavia haft flera olika mer eller mindre bra lösningar och frågan är viktig att den löses även långsiktigt. Vi förutsätter att frågan om laddinfrastruktur för tunga fordon finns med i planeringen av framtida lösningar.

Swedavias ansvar och samordningsroll behöver förtydligas

Utredningen pekar på många insatser där Swedavia förväntas ta ledning, inklusive kollektivtrafiksamordning, investeringsbeslut och angränsningsstruktur. Vi välkomnar att dessa frågor uppmärksammas och understryker behovet av samordning med såväl aktörer i Arlandas omland som inom flygplatsens område. Det behövs en bättre integrering av samhällsplanering och kollektivtrafik i och kring flygplatsen. Samtidigt konstaterar vi att Swedavia är en affärsdriven aktör utan tydligt mandat att hantera denna typ av planeringsprocesser på egen hand. Vi menar därför att staten behöver ta ett större ansvar för strategiska investeringar som har allmän nytta, och att relevanta myndigheter bör ges ett tydligare samordningsuppdrag.

Ett Arlandapaket?

Vi noterar utredningens förslag om att samla ett antal infrastrukturåtgärder i ett så kallat "Arlandapaket". I grunden tror vi att det är en god idé att titta på en helhet av åtgärder som kan planeras tillsammans, inte minst eftersom det oavsett prioriteringar handlar om stora investeringar. Det är dock tydligt att åtgärderna i järnvägsinfrastrukturen skulle kosta i storleksordningen åtta gånger mer än samtliga föreslagna åtgärder i väginfrastrukturen tillsammans. Det är därtill anmärkningsvärt att en av de största åtgärderna som föreslås, processen för förändring av förutsättningarna för Arlandabanan, inte finns med alls när det

kommer till kostnadsberäkningar. Vi har förståelse för att det är en mycket svår kostnad att uppskatta. Realistiskt bedömer vi det som en i sammanhanget mycket dyr åtgärd – men det framgår inte i dagsläget.

Debatten har varit ensidig – ett helhetsperspektiv behövs

Avslutningsvis så har vi konstaterat att majoriteten av den debatt som förts med anledning av både slutrapporten och de två tidigare släppta delrapporterna i grund och botten handlat om en fråga: att få bort stationsavgiften – en åtgärd som inte ens är bedömd utifrån ett kostnadsperspektiv. Om stationsavgiften togs bort skulle kostnaden för att åka till och från Arlanda med pendeltåg eller regionaltåg rimligen minska. Merparten av den aktuella tågtrafiken på sträckan är upphandlad och därmed subventionerad med offentliga medel. Vi ser att det finns en reell risk att kommersiell tåg- och busstrafik på sträckan skulle konkurreras ut. Om stationsavgiften tas bort är det avgörande att konkurrensen sker på lika villkor. Det vore problematiskt om offentligt subventionerad trafik med stöd av slopad avgift slår ut kommersiell trafik som inte bara är kostnadseffektiv utan också erbjuder viktiga mervärden, såsom direktresor utan byten, ändamålsenlig fordonskapacitet (för bagage) och flexibelt utrymme vid trafikstörningar. I värsta fall förlorar samhället ett trafikslag som fungerar väl utan skattepengar, till förmån för ett som kräver långsiktigt stöd.

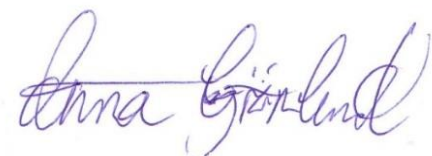
Sveriges Bussföretags ståndpunkt är att om trafik potentiellt kan drivas på kommersiella villkor, utan subventioner, är det viktigt att utvärdera på ett öppet och transparent sätt och jämföra med alternativet, alltså upphandlad trafik. Det säkerställer en sund konkurrens, stimulerar innovation och gör att offentliga medel kan riktas till de stråk och grupper där behovet av stöd är som störst. När subventioner används i stråk där det finns fungerande kommersiell trafik riskerar man inte bara att snedvrider marknaden, utan även att tränga undan aktörer som erbjuder resealternativ där inte skattebetalarna belastas. Detta upplever vi till stor del saknas i konsekvensanalysen.

Det är ingen tvekan om att frågan kring stationsavgiften och Arlandabanan är viktig för helheten i trafiksystemet. Samtidigt finns det risk att frågan om stationsavgiften får en oproportionerlig tyngd i den fortsatta debatten, på bekostnad av andra viktiga åtgärdsförslag som är nödvändiga för ett långsiktigt välfungerande trafiksystem. Det är av stor vikt att helhetsperspektivet inte tappas och att fokus läggs på att skapa ett robust, tillgängligt och hållbart transportsystem för alla trafikslag till och från Arlanda.

Sveriges Bussföretag står fortsatt till tjänst för vidare diskussioner.

Stockholm som ovan

Sveriges Bussföretag



Anna Grönlund, branschchef